

PARECERES DA CÂMARA
CORPORATIVA

PARTE I

CONTINENTE E ILHAS

A Câmara Corporativa, consultada, nos termos do artigo 105.º da Constituição, acerca do projecto de proposta de lei n.º 519, elaborado pelo Governo sobre a execução do Plano nos seis anos económicos de 1953 a 1958, emite, pela sua secção de Finanças e economia geral, à qual foram agregados os Dignos Procuradores Afonso de Melo Pinto Veloso, António Passos Oliveira Valença, Eduardo Arantes e Oliveira, José do Nascimento Ferreira Dias Júnior, Luís Quartin Graça e Albano Rodrigues de Oliveira, sob a presidência de S. Ex.^a o Presidente da Câmara, o seguinte parecer, relativo à Parte I (continente e ilhas) do referido projecto:

I

Apreciação na generalidade

O aparecimento de planos de fomento económico é, na vida das nações, uma confissão e um anseio — confissão de uma fraqueza e anseio de vida nova a remir e esquecer pecados velhos.

É patente a fraqueza que neste momento nos traz contritos. O rendimento nacional por habitante, que o relatório deste Plano de Fomento nos aponta em comparação com o de outros países da Europa, poderá conter erros e imprecisões, mas estes não afectarão a ordem de grandeza dos resultados, única noção a reter; de outros índices económicos com que se tem procurado aferir a nossa posição, poderá dizer-se que não são

barómetros fiéis do fenómeno que querem exprimir; mas sobre esta base flutuante ergue-se uma certeza que muitos vêem, mas nem todos confessam oportunamente: a estreiteza da nossa economia.

Em muitos países, sobretudo quando o curso da história lhes cria situações de inferioridade ou lhes desperta o ardor de subir a níveis mais altos, se têm posto em prática planos de fomento; mas do que se tem feito nos últimos anos destacam-se, pela sua projecção, os planos quinquenais da Rússia, o plano francês, também quinquenal, conhecido por «Plano Monnet», do nome do seu comissário-geral, e os programas que vêm sendo executados em Espanha pelo Instituto Nacional de Indústria.

Os planos da Rússia, o velho país sonolento da estepe e da tundra, começaram em 1928 e têm sido sucessivamente renovados, abrangendo o 4.º plano o período 1946-1950, com o objectivo de reconstruir as ruínas da guerra e aumentar a produção industrial 50 por cento sobre o valor de 1940. O 5.º plano quinquenal (1952-1956), segundo noticiou a imprensa, foi aprovado há poucas semanas pelo Congresso de Moscovo. Há, nesta marcha forçada, o propósito imperialista de dominar a Europa; e só se estranha que essa Europa, ao que se vê, apenas agora se apercebesse de tal intento, que, em boa verdade, nunca foi escondido. A divisa do 3.º plano (1938-1942) era pacificamente: «Alcançar e ultrapassar os países capitalistas mais avançados».

O Plano Monnet, oficialmente designado por «Premier plan de modernisation et d'équipement», nasceu da situação difícil em que a França se encontrou após a última guerra e abrangeu o quinquénio 1946-1950. Este Plano constitui uma notável síntese das necessidades nacionais em numerosos domínios, o que se conseguiu pela criação de um comissariado que coordenou o trabalho de algumas dezenas de comissões de modernização, onde se concentrou o labor de mais de um milhar de pessoas. E saiu uma vasta obra, que impressiona pelo pormenor; conjuntamente com previsões da evolução do comércio externo da França e da sua balança de pagamentos, fixaram-se para cada ano valores de produção ou de investimento nas mais variadas actividades consideradas principais: na indústria, carvão, electricidade, siderurgia, cimento, máquinas agrícolas, transportes (caminhos de ferro, estradas, portos, transportes urbanos, aeronáutica, marinha mercante e telecomunicações), petróleos, máquinas-ferramentas, automóveis, materiais de construção, produtos têxteis e construção civil; na agricultura, cereais, batatas, beterraba, plantas industriais (tabaco, oleaginosas, cânhamo, linho), legumes, forragens, vinha, frutas, armentio (bois, carneiros, porcos, cavalos), carne, leite e derivados.

Para tudo isto se fizeram balanços de necessidades e recursos, incluída a mão-de-obra, considerando para esta a necessidade de repatriar a pouco e pouco 500:000 prisioneiros de guerra que trabalhavam em França; mas outras actividades não consideradas principais foram também analisadas: metais não ferrosos (chumbo, zinco, alumínio, ferro-ligas), construções navais, material ferroviário, indústrias mecânicas diversas, indústrias químicas (ácido sulfúrico, superfosfatos, carbonato de sódio, adubos azotados, adubos potássicos) e indústrias diversas (couro, madeira, papel, vidro, borracha). A tudo isto se sobrepôs o trabalho de reconstrução de casas e se juntou a construção e equipamento de escolas, laboratórios de ensaios, pesquisa científica e equipamento social (luta antituberculosa, hospitais, campos de jogos, higiene escolar, etc.).

A previsão dos investimentos para este exaustivo programa atingiu 2:250 milhares de milhões de francos.

Em Espanha, entre o renascer de actividades que se seguiu à guerra civil, conta-se a criação do Instituto Nacional de Indústria, pela Lei de 25 de Setembro de 1941, com o objectivo, definido no artigo 1.º, de *propulsar y financiar, en servicio de la Nación, la creación y resurgimiento de nuestras industrias.*

É numerosa a lista de actividades industriais criadas ou participadas por este organismo: desenvolvimento de estaleiros e aumento das construções navais (mercantes e militares), pesquisas mineiras, caminhos de ferro mineiros, fabricação de azotados, alumínio, aviões, automóveis, fibras artificiais, etc. Teve particular relevo o *Plan para la fabricación nacional de combustibles líquidos y lubricantes y industrias conexas*, de 1944, para o qual o Governo foi autorizado a abrir créditos até 1:993 milhões de pesetas e que compreendeu: uma fábrica de destilação de xistos betuminosos em Puertollano, tendo anexas uma central térmica e uma fábrica de azotados; uma central térmica para queimar lignites de Teruel, à qual se anexam em segunda fase uma fábrica de azotados e outra de tratamento das lignites para obtenção de combustíveis líquidos; uma central térmica em Puentes de Garcia Rodriguez, tendo anexa uma instalação piloto de destilação de lignites e em segunda fase uma fábrica para obtenção de combustíveis líquidos e lubrificantes; finalmente, a montagem num porto do Mediterrâneo de uma refinaria para petróleos importados.

Entre nós, a Lei n.º 1.914 (Reconstituição Económica), de Maio de 1935, foi a primeira tentativa para sistematizar um plano de investimentos. Mas se a vigorosa e clara política financeira dos anos precedentes já tinha chegado ao ponto de oferecer ao País, surpreendido pela

cifra que lhe parecia milagre, 6,5 milhões de contos para despesas extraordinárias em quinze anos, os espíritos não estavam ainda preparados para um plano de fomento em devida forma. Se a rede eléctrica nacional era já expressão familiar que se admitia vir a ser encargo do erário, e como tal se mencionou expressamente, o fomento da indústria e a renovação da marinha mercante eram ainda duas expressões sem sentido, que só mais tarde viriam a tomar corpo, para serem hoje pujantes realidades. Do balanço da obra se tira a confirmação: de 14 milhões de contos despendidos naqueles quinze anos, em relação directa ou indirecta com a lei, sòmente 295 milhares se destinaram à electricidade e 107 milhares a outras actividades industriais.

Por isso o Plano de Fomento de 1952 pôde mergulhar as raízes em terreno com melhor amanho e oferecer-nos um quadro mais completo daquelas necessidades vitais de que o Estado, nos dias de hoje, não pode alhear-se, independentemente dos conceitos políticos que lhe definem a intervenção na vida económica.

O Plano vem preencher uma lacuna que estava em aberto desde a publicação das Leis n.ºs 2.002 (electrificação) e 2.005 (fomento e reorganização industrial), respectivamente de 1944 e 1945, onde se definiram princípios, mas onde os programas de trabalho, sumariamente enunciados nos relatórios das propostas de lei, não tiveram sanção legal. Este Plano, com a definição de um programa de obras e de um programa de investimentos mutuamente ajustados, é a solução esperada para algumas dificuldades que a aplicação daquelas leis tem trazido à superfície.

O fraco rendimento nacional português não significa outra coisa senão que se trabalha pouco ou se trabalha mal; a prova está feita de que aquele rendimento não tem relação obrigatória com as riquezas naturais dos países, mas antes com a diligência e engenho dos seus habitantes. Criar novos elementos de trabalho, e criá-los em termos de conseguir bom rendimento, é obrigação inadiável do Estado perante a Nação, que não espera apenas ver obras que lhe causem admiração, mas também produtividade que lhe assegure maior proveito.

No nosso comércio com o exterior uma hora de trabalho consumida na produção de um artigo importado valerá várias horas de trabalho nosso na produção de outro artigo que se trocou por aquele; e a incidência deste mau rendimento na craveira do nível de vida é uma imposição da aritmética.

Temos uma natalidade constante e elevada que nos assegura uma composição demográfica normal; temos recursos de mão-de-obra que faltam noutros países; temos os campos sobrepovoados para o trabalho

agrícola; temos motivos de sobra para achar pouco tudo que se faça para aumento da nossa produção.

Para alguns é a emigração o sumidouro natural da gente que temos a mais, mas, se exceptuarmos a que se dirige às províncias ultramarinas e forma com elas um traço de união indispensável, a verdade é que a exportação de gente, para quem tem uma densidade que não alinha entre as mais altas, é um sintoma de insuficiência que se aceita mas se lamenta.

Temos vantagem em aumentar o número de artigos susceptíveis de exportação, porque são poucos os nossos produtos que interessam o estrangeiro — e esses são quase só os que a natureza nos dá; a situação credora de 1951-1952 devemos olhá-la como transitória, como o foi a de 1942-1943, com saldo positivo na balança comercial.

Merece, pois, o Plano todo o louvor. Além de conter um princípio de solução destes nossos endémicos problemas, ou, pelo menos, de lhe apontar o caminho, ele dá à Nação nova consciência dos seus recursos, é uma rajada de optimismo neste país de cépticos, em que todas as iniciativas rasgadas de fomentar o trabalho nacional se arrastam pelas ruas da amargura. E tem ainda a virtude de afirmar que a intervenção efectiva do Estado em muitos sectores da actividade económica é uma via que se não receia, porque nos é imposta pela salvação pública, porque é a fórmula que se nos oferece sem alternativa para os grandes empreendimentos de que se sustenta a economia moderna.

Mas não basta ter um plano; é necessário executá-lo com um tacto e uma oportunidade em nada inferiores aos que exige a sua elaboração; é necessário dedicar-lhe atenção e persistência, porque, se é essencial a unidade no programa, não o é menos na execução. Parafraseando um passo do relatório Monnet, a Câmara Corporativa resume nestas palavras o seu pensamento: um plano não é um estado de coisas, é um estado de espírito.

Este parecer, para corresponder à extensão e importância da matéria, deveria ser longo, pela necessidade de abordar certas minúcias, por vezes indispensáveis à boa compreensão do texto e suas conclusões. A urgência do trabalho não dá margem à elaboração de um documento tão justificado e minucioso como se desejaria; focam-se nele apenas os aspectos mais salientes, despidos de certos pormenores, que a consulta dos pareceres subsidiários facultará.

II

Exame na especialidade

I

Agricultura

A agricultura é e será sempre a maior indústria portuguesa. Não significaria isto posição de excepcional relevo, porque é também assim em muitos outros países de nível industrial largamente superior ao nosso; a justa medida do seu peso será antes dada pela verificação de que o valor da produção nacional agrícola supera o das actividades industriais, que a agricultura ocupa mais braços que a indústria e que os produtos agrícolas contam em mais de metade no quadro da nossa exportação. Poderemos então aceitar que Portugal é um país principalmente agrícola, enquanto não vier dar-se o equilíbrio com o campo industrial, para o qual manifestamente se caminha.

A conclusão imediata é a de que o grande volume da agricultura justifica para ela as maiores atenções; tudo que afecte a agricultura para bem ou para mal afecta no mesmo sentido toda a economia portuguesa.

Reconhece o relatório do Plano o baixo rendimento da nossa exploração agrícola, a sua incapacidade de alimentar em alguns sectores todo o consumo interno e o baixo poder de compra da população rural, mas não individualiza uma campanha de reacção; confia, talvez em excesso, na acção da Lei n.º 2.017 (melhoramentos agrícolas) e nas participações do Fundo de Desemprego.

Só têm representação no Plano as obras hidroagrícolas, o povoamento florestal e a colonização interna; não a tem uma campanha de produtividade agrícola. Mas não havemos de continuar no eterno antagonismo de fazer ditirambos à agricultura, para de seguida a pôr de rastos no desfiar das suas fraquezas tecnológicas. É certo que o relatório justifica com o seu carácter extraordinário e o seu avultado investimento a posição de destaque atribuída àqueles três sectores, considerando a assistência agrária do Estado abrangida na actividade normal dos serviços; a Câmara Corporativa não pode, porém, deixar passar sem reparo esta distinção, que está em desacordo com a importância da agricultura, mesmo sem os exageros de que às vezes a rodeiam.

Não se discute se são grandes ou pequenas as verbas que lhe con-

signam a Lei n.º 2.017 e o Fundo de Desemprego; discute-se o princípio de que o fomento rural não pode estar ausente, sem um programa definido, num plano de desenvolvimento económico. A grandeza e o reflexo da obra são incompatíveis com a situação apagada e abaixo de modesta que lhe dá a inscrição nas verbas normais do orçamento.

Há que intensificar a assistência técnica, que divulgar o ensino agrícola, que aconselhar as melhores culturas, os melhores métodos, as melhores sementes, que fazer a propaganda da adubação racional, do uso de insecticidas, da mecanização conveniente; há que fazer assistência pecuária, que organizar um programa de produção que se adapte de perto às nossas necessidades e caminhar para ele quanto o permitam as condições do meio; há que desenvolver os centros de investigação; há que estimular uma infinidade de pequenas obras, aconselhando-as e financiando-as; há que labutar num domínio que é difícil, que é talvez hostil, mas que não é inacessível. Há, finalmente, que ajudar esta cruzada, intensificando os melhoramentos complementares (caminhos, águas, esgotos, electrificação, casas, armazéns, cantinas, etc.).

O fomento rural, na nossa economia agrária, precisa de ter personalidade para se saber, ao menos, que existe; e precisa de ser dotado por fora das verbas normais para existir de facto. As grandes obras hidráulicas ou florestais, por vastas que sejam, têm sempre um carácter local que não substitui a função extensiva da assistência generalizada.

Dos aspectos especificamente incluídos no Plano (hidráulica agrícola, povoamento florestal e colonização interna) ocuparam-se as secções de Produtos florestais e de Obras públicas e comunicações, cujos pareceres subsidiários se juntam (V. anexos I e IV). No primeiro destes pareceres se defende igualmente a necessidade de intensificar a assistência do Estado à produção agrícola.

Nada de particular se oferece dizer quanto ao programa de povoamento florestal e trabalhos complementares, abrangendo 70:000 ha no continente e 7:270 ha nos distritos do Funchal e Ponta Delgada. Trata-se da continuação do plano florestal de 1938, que vai sensivelmente atrasado em relação ao ritmo inicialmente previsto; a vantagem desse povoamento na luta contra a erosão, na melhoria do regime hidrológico e na futura exploração industrial, permitindo desenvolver as indústrias da madeira para consumo interno ou exportação, é justificação de sobra para a verba proposta. A Câmara Corporativa apenas sugere que a arborização insular se não limite aos dois distritos citados, mas se torne extensiva a todas as ilhas em que tal se aconselhe.

O principal reparo que este capítulo levanta é o que se refere à verba

atribuída à colonização interna na parte referente às áreas beneficiadas pelas obras hidroagrícolas, de que a mais saliente é a do vale do Sorraia (18:462 ha); quanto às restantes verbas, destinadas a obras incluídas no plano aprovado pelo Decreto-Lei n.º 36.054, nada opõe a Câmara Corporativa.

A experiência anterior mostra que a colonização dos terrenos regados se fará geralmente por si, sem grande intervenção do Estado ou, pelo menos, sem grande dispêndio da parte deste; e por isso se duvida de que a verba de 240:000 contos a este fim consignada tenha efectiva aplicação, salvo em pequena parcela, pelo que esta Câmara propõe, vista a escassez de recursos para obras indispensáveis, reduzi-la para 140:000 contos, o que limita a 230:000 contos a dotação total para a colonização interna. Parece aconselhar-se a este respeito a revisão dos preceitos legais, tendo em conta que parte da colonização, entre nós como noutros países, se faz pelo jogo natural de interesses e necessidades, sem que, todavia, o Estado deva alhear-se da justiça da solução.

Em contrapartida, os 456:000 contos atribuídos às obras hidroagrícolas do continente consideram-se escassos para o mérito das obras de rega, que não é preciso encarecer, e para o muito que se oferece fazer nesse sector.

Observa-se mesmo que a verba atribuída ao esquema do vale do Sorraia (340:000 contos) é insuficiente para a totalidade da obra; a rega dos 18:462 ha citados no relatório exigirá um dispêndio suplementar que se reputa não inferior a 200:000 contos. Parece à Câmara Corporativa que haveria interesse em completar esta obra dentro dos seis anos do Plano, construindo simultaneamente as barragens e os canais, o que não oferece dificuldade, em vez de dotar apenas uma parte dos trabalhos, com a inevitável consequência de demorar a sua entrada em exploração.

Quando se pensa que os esquemas já executados apenas beneficiam 14:000 ha e que os previstos no Plano não irão efectivamente além de 27:000 ha, colhe-se bem a sensação de que tem sido lento o ritmo das obras para o volume do que se desejaria fazer, embora se reconheça que tem sido o possível para os recursos disponíveis. Os 400:000 ha que a Junta de Hidráulica Agrícola estimou no seu primeiro plano como de possível irrigação e o que poderá dar o estudo atento do Alentejo justificam que, no limite do possível, se intensifique o programa de rega.

Por isso se recomenda que, até ao limite dos recursos disponíveis, utilizando porventura o que se não gastar das verbas atribuídas à colonização interna — e se presume será muito —, se faça o possível para o rápido acabamento da obra do Sorraia.

O mesmo voto se emite quanto ao programa de assistência agrária, de que se falou no princípio deste capítulo; embora suba a 200:000 contos, em primeira aproximação, a verba reputada satisfatória, aceita-se que ela possa adaptar-se à folga que se for registando.

No que respeita à lista das obras contempladas no Plano (aliás já em execução), não se encontra motivo de discordância, porque todas se reputam merecedoras da atenção que o Governo lhes deu. O que se impõe como necessário é o estudo e projecto de novo programa, a executar além de 1958, para o qual se oferecem largas possibilidades conhecidas, que importa relacionar pelo estudo atento das suas características: Alentejo, Ribatejo, Mondego, litoral do Algarve, Sabor, Cova da Beira e alguns outros são valores potenciais à espera de se revelarem. E interessa não esquecer que no domínio dos aproveitamentos hidráulicos e eléctricos mais alguma coisa haverá que fazer nas ilhas adjacentes.

Refere-se o relatório do Plano à necessidade de rever o regime jurídico e as condições de exploração das obras de rega, a fim de se encontrar uma repartição equitativa dos encargos que permita ao Estado prosseguir num ritmo conveniente; a Câmara Corporativa dá todo o seu apoio a esta iniciativa, que a experiência dos últimos anos ajudará a levar a bom termo.

II

Minas

Não dá lugar a observações o conteúdo do Plano no que se refere a matéria de minas, resumido ao prosseguimento da actividade do fomento mineiro, na sua tarefa de reconhecer os nossos jazigos minerais.

A secção de Minas, pedreiras e águas minerais emitiu um curto parecer de concordância (V. anexo II), no qual se dizem de passagem algumas palavras sobre a posição do problema do enxofre, que tem para nós particular gravidade, porque ele é matéria-prima das nossas indústrias químicas mais importantes (ácido sulfúrico, superfosfatos, sulfato de cobre e sulfato de amónio).

Mas em matéria de exploração de minas há dois pontos, levantados pela criação da indústria siderúrgica, de que se julga conveniente deixar neste capítulo breve registo. O primeiro diz respeito à extracção a prever para as minas de antracite da bacia duriense, de que se fará uma apreciação no capítulo da siderurgia; o segundo diz respeito à situação jurídica de algumas minas de ferro (nomeadamente Moncorvo, que é o nosso jazigo mais abundante), cujas concessões pertencem a entidades estran-

geiras que nunca se interessaram pela sua exploração. É indispensável que o Estado tome posição neste campo antes que a indústria siderúrgica se apresente como compradora de minérios, para que se não levantem reacções ou dificuldades neste abastecimento nem venham a invocar-se mais tarde valorizações para que se não contribuiu.

III

Electricidade

O abastecimento de energia eléctrica do País é, seguramente, a mais palpitante questão tratada no Plano, pelo seu carácter de exigência pública que não consente demoras, pela situação de insuficiência em que nos encontramos, apesar das obras já feitas, e pelo grande volume de capitais que movimenta. Em compensação, é, por certo, o investimento de mais segura e imediata remuneração.

Sobre este assunto se pronunciou a secção de Electricidade e combustíveis, que emitiu o parecer que se junta em anexo (V. anexo III).

É em matéria de electricidade que a Câmara Corporativa encontra maior motivo de divergência em relação aos números e conclusões do Plano de Fomento no que se refere ao continente e ilhas adjacentes.

Antes de mais nada, a previsão das necessidades de produção, conduzindo aos *deficits* de energia hidráulica de 420 e 460 milhões de kilowatts-hora, respectivamente, em 1953 e 1954, não é aceitável, porque, sendo o ano corrente — que foi hidrológicamente médio — um ano de equilíbrio quase perfeito entre a produção hidráulica e o consumo, salta à vista, como descontinuidade inexplicável, o aparecimento de saldos negativos de tal volume nos dois próximos anos. Daí o ter a Câmara Corporativa elaborado em seguras bases estatísticas uma nova previsão, segundo a qual aqueles saldos, embora ainda negativos (o que mostra a acuidade da situação), descem, respectivamente, a 100 e 180 milhões de kilowatts-hora, o que já tem sua lógica.

Em segundo lugar, a Câmara Corporativa considera muito difícil ter uma central no Douro a trabalhar em pleno no ano de 1958, como se prevê no Plano, o que implica a sua conclusão dentro de 1957, dado o atraso em que ainda se encontram os estudos, que se presume não permitirem o começo dos trabalhos antes do fim de 1953 ou princípio de 1954, pelo que, em condições normais, se poderá prever a sua conclusão pelo princípio de 1959, época em que esta unidade será oportuna, como veremos adiante.

Por outro lado, as estimativas de consumo e a necessidade de assegurar o abastecimento sem restrições, mesmo em ano seco, levam à conclusão de precisarmos de novas fontes hidráulicas em 1955, 1956 e 1957, o que o Douro manifestamente não pode satisfazer por falta de tempo; e daí o propor-se a conclusão dos sistemas do Zêzere e do Cávado, respectivamente com Bouçã e Paradela, que o Plano não considera — obras que respondem àquele objectivo e oferecem inegáveis vantagens quanto à melhoria dos sistemas que completam. Além disso, a Câmara Corporativa nada tem a opor à construção das centrais do Távora e do Côa (também incluídas no Plano sob a designação genérica de «bacia hidrográfica do Douro»), visto que as suas características são boas e a sua energia é necessária para cobrir com oportunidade os consumos previstos.

Poderá, porém, estranhar-se que, abrangendo o Plano o sexénio 1953-1958, se preveja uma obra para conclusão em 1959, como acima se diz; mas, se se reflectir, ver-se-á que não pode ser de outra maneira, dado que o consumo aumenta segundo uma lei contínua e a produção aumenta por degraus, cada um dos quais exige investimentos quatro ou cinco anos antes de se tornar útil.

É mesmo uma falta grave que se aponta ao Plano o ter previsto a satisfação do consumo até 1958 e não ter considerado que é necessário muito antes disso começar a construção de nova fonte para cobrir o aumento de procura a partir de 1959; a não se fazer assim, teríamos, a seguir a este ano e por um período de quatro ou cinco anos (tempo de construção de uma unidade grande), a impossibilidade de servir esse aumento. Seria uma perturbação enorme e um descrédito para a obra de electrificação e para o planeamento do seu programa.

É para cobrir esta lacuna que a Câmara Corporativa propõe a construção de uma central no Douro; porque, exigindo as previsões que ela deva entrar em serviço no princípio de 1959, como foi dito, ficamos tendo um ano para executar o projecto, que não existe, e cinco anos para a construção — prazos normais, que permitem trabalhar sem pressas excessivas, sempre inconvenientes em obras desta responsabilidade. Nada ganhamos em fixar prazos muito curtos, para não os cumprir, o que frequentemente acontece; e no caso presente, na situação de quase tangência em que nos encontraremos em 1958, é muito arriscado jogar no encurtamento dos prazos — e perder.

Tendo o Douro dois troços a aproveitar — o nacional e o internacional —, haverá que decidir por qual deles se começa. Embora sem menção expressa, incluiu-se no Plano uma central do Douro nacional (Carrapatelo); a missão americana encarregada do estudo deste rio, que entre-

gou recentemente as suas primeiras ideias sobre o problema, inclina-se, ao que se ouve dizer, para o Douro internacional.

A Câmara Corporativa sabe que no Douro nacional a energia permanente tem sensivelmente o mesmo preço que nos restantes sistemas em construção ou projecto (Zêzere, Cávado, Távora e Côa), e que é o preço normal para a generalidade das nossas boas quedas de água (cerca de \$20 por kilowatt-hora); e sabe também, há muito tempo, que o Douro internacional é a nossa melhor fonte, mas que tem sido até agora grande demais (600 a 700 milhões de kilowatts-horas em cada uma das suas três centrais) para interessar à mesquinhez dos nossos consumos; tem a certeza de que ele nos dará energia permanente a preço inferior a \$20 por kilowatt-hora (\$11? \$12?); mas sabe também que ele acarreta maiores encargos de transporte de energia do que qualquer outra central, dado o volume da produção e o grande afastamento dos centros de consumo. Pode até levar-nos a encarar, antes do que estava previsto, a construção de linhas e subestações de tensão superior à existente (150 kV); mas, em qualquer dos casos, uma decisão que se tome quanto ao Douro internacional não pode desligar-se do problema do transporte, susceptível de conduzir a encargos de certo vulto que interessa ponderar, não tanto pelo receio de que venham anular a vantagem do troço internacional, como pela necessidade de estar a coberto de possíveis surpresas.

Por tudo isto, a Câmara Corporativa, conhecendo a contingência das obras e dos números, e não tendo certos elementos de pormenor nem tempo de os obter, não toma posição quanto à prioridade das centrais do Douro; ao Governo competirá tomá-la em face das informações de que dispõe. Nem se reputa que a escolha seja problema de muita gravidade; se o estudo do Douro internacional mostrar que ele não oferece qualquer contra-indicação (o que lhe dará direito de prioridade), e se, apesar disso, se optar por Carrapatelo, passaremos a ter esta parcela de energia (já muito pequena em relação ao total) uns centavos mais cara do que poderíamos ter; e como Carrapatelo só dará para uns dois anos de crescimento do consumo, o Douro internacional não esperará muito tempo para mostrar os seus méritos. Importa ter sempre em mente que as centrais, que são a grande maioria, que produzem cada kilowatt-hora à roda de \$20 (preço que não é mau), não podem ser desprezadas, porque não temos outras; há que as construir, mais tarde ou mais cedo. Além do Douro internacional, não se conhece outra possibilidade de preço inferior àquele.

Há uma observação final a fazer quanto ao programa de centrais cuja construção esta Câmara preconiza e que se concentram nos cinco

sistemas: Zêzere, Cávado, Távora, Côa e Douro. Essa observação é a de que tais centrais, como se verifica nos quadros insertos no parecer da secção, se mostram necessárias para satisfazer, quase sem folga, as previsões do consumo; e são também as únicas de que existem projectos em termos de consentir a sua inclusão no Plano. Não fica margem para escolher.

Não se oferecem reparos especiais ao conteúdo do Plano nos restantes aspectos que interessam à electrificação: apoio térmico, transporte e distribuição.

Quanto ao primeiro, pode dizer-se que há acordo quanto à ordem de grandeza da potência (propõe a secção 40:000 kVA), quanto à localização da central (bacia duriense das antracites), quanto à data da sua entrada em serviço (cerca de 1957) e quanto à necessidade de se adaptar à queima dos carvões mais pobres. Vista a finalidade da central quanto ao consumo de carvões, vistas as condições deploráveis de exploração, dado o seu carácter intermitente, e vista a existência de mais de uma empresa mineira na bacia considerada, tem-se como certo que só a concessão da central a uma empresa eléctrica harmoniza os interesses em jogo.

A única divergência que se esboça está em que a quantidade de carvão pobre que conviria queimar, de acordo com o equilíbrio da exploração das minas, parece excessiva em relação à quantidade de energia que conviria produzir, de acordo com as necessidades da rede; mas afigura-se que não será difícil encontrar uma solução conciliatória, que o estabelecimento da indústria siderúrgica, como consumidora de carvões, ajudará a descobrir.

Do transporte da energia apenas se oferece dizer que a verba que lhe é destinada no Plano será suficiente se a central do Douro for Carrapatelo, porque nessa hipótese foi calculada, mas será muito pequena se se optar pela alternativa do Douro internacional.

Da distribuição pode dizer-se que a verba é mesquinha, só não se propondo o seu aumento para não sobrecarregar o acréscimo a que obriga o programa da produção.

Depreende-se do relatório do Plano que há a intenção de estender o auxílio do Estado às redes de distribuição, alargando a acção desenvolvida até hoje pelo Fundo de Desemprego, acção aliás modesta (média de 5:000 contos por ano, a partir de 1946). Mas nada se diz sobre a forma como se pretende dar esse auxílio; a Câmara Corporativa julga dever esclarecer que apoia inteiramente tal decisão, sob reserva de que ela seja acompanhada de uma reorganização das redes de baixa tensão.

Dar subsídios à multidão de pequenos distribuidores que hoje existe, sem condições de vida independente, é uma forma de gastar dinheiro a prolongar o mal.

O programa de construção hidráulica, que o Plano orçava em 1.590:000 contos, sobe para 2.430:000, segundo se especifica no parecer da secção, por duas razões fundamentais: a necessidade de duas novas centrais, não previstas no Plano, para permitir à central do Douro preencher o consumo além de 1958, e a insuficiência das verbas atribuídas a algumas das outras unidades: Cabril, Salamonde, Caniçada e Douro.

Entendeu a Câmara Corporativa que a apreciação do programa de electrificação ferroviária se faria mais justamente na secção de Electricidade e combustíveis que na de Comunicações e transportes, por ser no domínio da produção da energia que se situava o mais forte obstáculo à realização desta obra, que se invocava no Plano.

Com o fundamento de não haver suficiente energia, limitou-se o Plano a inscrever a electrificação da linha Lisboa-Sintra — tão pequena que não tem significado como fomento ferroviário. Se se atender, porém, a que a obra não poderá estar concluída antes de 1956 ou 1957, que as previsões de consumo, corrigidas por esta Câmara, dão para esses anos uma folga, ainda que pequena, na capacidade de produção das centrais e que, mesmo que não fosse assim, o consumo da tracção dentro de um programa razoável (Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento em 1.^a fase) não chegaria a 2 por cento da produção prevista, o que está largamente abaixo do erro com que é possível fazer estas previsões, chega-se à conclusão imediata de que não tem fundamento a razão invocada para limitar a Lisboa-Sintra o campo da tracção eléctrica.

E, como as linhas de arrabalde de Lisboa e Porto e a via entre as duas cidades constituem um conjunto onde a densidade de tráfego está acima da média de alguns países em que a electrificação existe com proveito, conclui-se, sem esforço, que essa electrificação seria possível entre nós com os métodos clássicos de tracção eléctrica (corrente monofásica a 15:000 V, 16 ²/₃Hz, ou corrente contínua a 3:000 ou 1:500 V), e com mais forte razão se viermos a adoptar a corrente monofásica a 50 Hz, que constitui uma inovação técnica que é já quase uma certeza e apresenta sensível redução no custo do 1.^o estabelecimento.

Tal electrificação melhora a qualidade do serviço; se, por outro lado, reduz as despesas de exploração, como todo o Mundo confirma, parece que nada se opõe a que sigamos a mesma via. Daí a ideia de incluir numa 1.^a fase as linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento a com-

pletar numa 2.^a fase com Porto-Póvoa, Porto-Braga e Porto-Entroncamento.

O emprego da locomotiva *Diesel*, de importante vantagem sobre a locomotiva a vapor, não consegue vencer a locomotiva eléctrica acima de certo tráfego, porque esta é mais barata e de menos dispendiosa conservação, pelo que, com tráfego elevado que exija muitas locomotivas, a economia no material tractor compensa o maior gasto das instalações fixas. A tracção eléctrica conhece, aliás, em grande número de países da Europa uma divulgação que só méritos reais e muito sólidos lhe podem conquistar.

IV

Modernização industrial

Um plano de fomento industrial não pode consistir exclusivamente na montagem de novas fábricas; tem de atender à reorganização das indústrias existentes, no sentido de as modernizar e adaptar, para responderem em preço e qualidade às condições da época, porque tudo envelhece com o andar do tempo. E se não há periodicamente uma campanha de renovação em que se agite a necessidade vital de não ficar para trás, vai-se caindo insensivelmente na estagnação e está-se a breve trecho às portas da miséria.

Esta necessidade de ganhar aos saltos o que o tempo nos faz perder lentamente verifica-se em todos os países.

O Plano Monnet, a que atrás se faz referência, não foi, como o seu nome indica (plano de modernização e equipamento), um simples programa de reconstrução de guerra; foi simultaneamente um programa de modernização industrial. O título do seu primeiro capítulo (Modernização ou decadência) é suficientemente explícito.

Ao mesmo tempo a Inglaterra foi centro de uma intensa campanha a favor da modernização dos equipamentos fabris nas indústrias e minas. Os jornais ingleses de 1944 e princípios de 1945 (entre eles o autorizado *Economist*) publicaram numerosos artigos sobre a necessidade de modernizar a indústria; é conhecido o intenso labor de modernização dos equipamentos mineiros de carvão após a nacionalização; e o Rei Jorge VI, no discurso da Coroa, em Novembro de 1944, anunciou que o Governo procuraria criar condições favoráveis à expansão do comércio de exportação e ao reequipamento da indústria.

Se estas preocupações dominavam os espíritos destes dois grandes países industriais, com bem mais forte razão os devem dominar no nosso, porque não será necessário explicar a ninguém quanto maior é o nosso atraso.

Para enveredarmos pelo caminho da modernização nem sequer precisamos de copiar o que fizeram gauleses e britânicos; a nossa Lei n.º 2.005, de Março de 1945, que tem raízes muito anteriores ao pós-guerra, é o testemunho de antigas preocupações quanto à renovação do nosso decrepito petrechal fabril.

Mas a lei não tem sido aplicada; e uma única experiência que se começou a fazer na indústria da chapelaria — indústria de pequeno vulto, como convinha para começar — foi suspensa antes de chegar ao fim.

O relatório do Plano em discussão, ao fazer a resenha da actividade dos últimos anos, enumera que neles se definiram as bases e se promoveu o estudo da reorganização das indústrias (n.º 6 da introdução); mas o corpo do Plano não faz nenhuma referência a este aspecto do fomento.

Seguindo a tendência da época, o documento em apreciação é mais precisamente um plano de obras de fomento do que um plano de fomento, porque este, na maior generalidade do seu nome, deve incluir também aqueles caminhos que, implicando aumento de produção ou de produtividade, não arrastem obrigatoriamente a execução de obras novas. Não se incluiu no Plano em estudo nem a assistência à agricultura, nem a reorganização das indústrias, nem a investigação científica.

Mas se, quanto à primeira, se pode defender que ela caberá nas actividades normais dos serviços do Estado, convenientemente ampliados e dotados, já o mesmo se não pode dizer quanto à segunda e à terceira. Quanto a esta última, a criação de centros de pesquisas industriais tem-se como um elemento essencial de modernização da indústria, que hoje, com ressalva de algumas excepções, vive no empirismo mais primitivo. O Laboratório Central de Normalização e Fiscalização de Produtos, cujas funções se definem no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 36.935, tem, como o nome indica, funções de fiscalização.

Da reorganização já se disse como preocupa os grandes países industriais e como deverá preocupar-nos a nós. Melhorar o nosso nível de vida é o fim a que se chega quando se melhora a produtividade; e o aumento desta não resulta de pôr as pessoas a trabalhar mais horas por dia, mas de melhorar o rendimento das horas normais, empregando o mesmo esforço, à custa de mais perfeito e mais adequado equipamento.

Dos estudos efectuados à sombra da Lei n.º 2.005, estão preparadas as reorganizações das indústrias de chapelaria, vidros, refinação de açúcar

e descasque de arroz e estão assentes as ideias fundamentais sobre o que convém fazer nas indústrias do papel, resinosos, cerâmica de construção, álcool e tintas e vernizes.

Calcula-se que a modernização destas nove indústrias se pode fazer dentro dos seis anos do Plano com um dispêndio da ordem dos 400:000 contos.

A Câmara Corporativa entende que se deveria começar sem demora a modernização das quatro primeiras indústrias (custo do reequipamento 200:000 contos) para que o resultado desta experiência nos servisse de guia e permitisse caminhar com mais segurança no prosseguimento desta obra de saneamento tecnológico. Se não se começa e não se experimenta, nunca mais se obtém a confiança que parece ter faltado a tanta gente e nunca mais abrimos um caminho rasgado por onde se saia desta apagada tristeza em que todos andamos a carpir a incapacidade da indústria nacional.

Ao falar de modernização, como quem diz de compra de equipamento moderno, não quer a Câmara Corporativa deixar de referir a mola real da operação: o crédito industrial.

O nosso País não chegou ainda à fase de desenvolvimento de ter crédito industrial como operação corrente; tem crédito comercial a três meses, tem crédito a médio prazo mais dificilmente e, como regra, não tem mais nada,

Para resolver certos casos mais difíceis tem o Estado numerosos organismos: a Caixa Nacional de Crédito, o Fundo de Fomento Nacional, o Fundo de Renovação da Marinha Mercante, o Fundo de Fomento Industrial, cuja extinção se propõe no presente diploma, e porventura outros que não ocorrem. O Fundo de Fomento de Exportação passa a fazer crédito industrial e algumas operações deste género têm corrido pelo Fundo de Abastecimento e pelo Fundo de Desemprego; é criado por este diploma um banco de fomento para o ultramar, para cujo capital contribuiu a metrópole com 160:000 contos.

Tem-se a impressão de que há organismos a mais e crédito a menos, porque todas estas instituições exercem a sua acção em campos restritos e nem sempre a exercerem com largueza, sobretudo no que se refere a prazos.

A Câmara Corporativa limita-se a fazer uma pergunta: porque é que em vez de se criar um novo banco de fomento para o ultramar, diferente de tudo que existe, não se cria um banco de fomento nacional, especializado nesse ramo, destinado a centralizar as operações deste tipo exercidas pelos numerosos organismos existentes, alargando-as às actividades produtivas

do continente e ultramar; banco com elevado capital que lhe permitisse exercer uma acção vasta e segura e onde o Estado tivesse posição para pautar uma sã política de crédito industrial?

Ao elaborar o programa das indústrias cuja instalação ou conclusão o Plano considera, não quis o Governo sair da lista das indústrias-base constantes do quadro IV do relatório da proposta de lei de fomento e reorganização industrial, de Maio de 1944, a que os franceses viriam a chamar mais tarde, no seu plano, *ressources-clefs*. De facto, excluídas a metalurgia do cobre, já em laboração, a cianamida cálcica, quase concluída, e os tubos de aço, em montagem, são as restantes indústrias daquele quadro (siderurgia, folha-de-flandres, azotados e celulose) adicionadas da refinação de petróleos, as únicas que o Plano contempla.

Nada tem a opor a Câmara Corporativa; vista a limitação dos recursos, parece efectivamente preferível concluir o que está começado ou enunciado do que fazer tábua rasa do que existe e começar de novo por outro lado. Para mais, as indústrias daquele quadro são, seguramente, uma sólida base de progresso industrial.

v

Siderurgia

A siderurgia é a rainha das indústrias, pela dependência em que todas as outras se encontram perante ela; a seu respeito se pronunciou, em parecer subsidiário, a secção de Indústrias metalúrgicas e químicas (V. anexo IV). Ninguém contesta que a produção de ferro é, para qualquer país, um forte elemento de independência económica; o que passámos na última guerra por a não possuímos deve ter dissipado as últimas dúvidas. Acresce que temos minério de ferro em relativa abundância, cifrando-se as reservas, ainda não totalmente conhecidas, em umas centenas de milhões de toneladas; o seu aproveitamento é um imperativo que não tolera se demore mais tempo o estabelecimento da indústria.

É certo que esse estabelecimento será dispendioso, supondo-se que a verba de 250:000 contos que o Plano lhe consigna será insuficiente (propõe a Câmara como mínimo 300:000 contos), mas a situação em que temos vivido depois da guerra quanto ao preço do ferro que pagamos ao estrangeiro mostra que toda a hesitação é condenável.

A nossa importação de ferro nos seis anos que se seguiram à guerra (1946-1951) atingiu quase 1 milhão de toneladas. Em vista da escassez

de produtos ferrosos e no propósito de dar condições de vantagem à indústria metalomecânica respectiva, os países exportadores têm mantido no mercado interno o preço do ferro em bruto à roda de 2\$40 por quilograma e fazem para a exportação preços da ordem de 3\$50 (C. I. F. Lisboa), o que dá cerca de 4\$50 no armazenista.

Esta situação tem-se mantido desde 1946, com excepção da primeira metade de 1950, em que se obteve ferro C. I. F. Lisboa a perto de 2\$00, o que quer dizer que os consumidores portugueses de ferro têm pago este material a um preço que podemos computar, em média, 1\$50 por quilograma superior ao que pagam os consumidores dos países de origem.

É fácil de fazer a conta de que o que temos pago de sobrepreço ao estrangeiro, mesmo que nos reportemos apenas à nossa produção possível, suposta limitada a 100:000 t, daria à vontade para a montagem da nossa siderurgia. O que poderá suceder é que, se essa siderurgia vier amanhã a vender os seus produtos 10 ou 20 por cento mais caros do que os estrangeiros, nessa altura oferecidos a preços de *dumping*, levantem protestos os que hoje pagam em silêncio 50 por cento.

O estabelecimento da siderurgia é um problema em que intervêm muitas variáveis: matérias-primas, tipos de fornos e localização. A Câmara Corporativa, sem pretender dizer a última palavra, apresenta um ponto de vista, que julga não destituído de certa lógica.

Para orientar as ideias começemos por fixar o que oferece menos dúvidas; o primeiro dos aspectos seguros é que a nossa siderurgia deve começar por 100:000 t de gusa, prevendo atingir, ao fim de poucos anos, as 150:000, mesmo tendo em conta que certos perfis nos são inacessíveis. É para produções compreendidas entre estes dois limites que vamos fazer algumas reflexões.

Já uma vez se escreveu, e a afirmação continua a ser justa, que será o mais inepto dos portugueses aquele que autorizar a montagem de pequenas instalações com o objecto de satisfazer programas parciais de laminação. A instalação de laminadores é cara; o nosso consumo é pequeno e é grande a variedade de perfis; não podemos aceitar mais de uma laminação de ferro para darmos aos laminadores uma utilização aceitável e conseguir um preço de produção tão reduzido quanto possível. Por outro lado, os estudos já feitos, tendo em conta a localização das minas de ferro e de carvão e das principais fontes de energia eléctrica, levam a outra conclusão, que também não oferece dúvidas: a localização óptima da indústria é nas vizinhanças do Porto.

Acresce que, no respeitante à fabricação do aço, são também unânimes as opiniões sobre a vantagem das grandes unidades, afirmando-se no

relatório do Plano Monnet, para o efeito de estudar a concentração da indústria siderúrgica francesa, que a capacidade óptima de uma acearia é da ordem de 1 milhão de toneladas por ano. Fica, portanto, assente que haverá uma única acearia e uma única laminagem, instaladas nas vizinhanças do Porto. Aí se reunirão as gusas, as lupas e as sucatas.

Dentro do mesmo princípio, a nova laminagem deve compreender a actual fábrica de folha-de-flandres; esta foi criada com o propósito de vir a ser o ponto de partida da futura siderurgia, e daí o nome que se lhe deu: Companhia Portuguesa de Siderurgia. Só não se sabe se o local onde a instalaram permite facilmente este programa, sem prejuízo de algum dinheiro já gasto.

Até aqui o que se tem como certo; entremos agora no duvidoso: a fabricação da gusa.

Dentro da dúvida há ainda um ponto de relativa solidez: as minas de antracite da bacia duriense não suportam o consumo exigido pela siderurgia numa solução totalmente a carvão, pois que para 150:000 t de gusa seriam precisos cerca de 150:000 t de antracite — número a subir com o tempo.

As reservas conhecidas na bacia duriense são de 28 milhões de toneladas; a capacidade actual de extracção com o equipamento existente é da ordem de 600:000 t, o que limita a vida das minas a quarenta e seis anos; parece, portanto, não convir aumentar este equipamento, tanto mais que com esta extracção a vida normal das empresas fica assegurada. Admitindo que se faz a lavagem de 200:000 t de carvão para lhe reduzir o teor de cinzas, a produção comercial, isto é, o carvão vendável, reduz-se a cerca de 480:000 t, das quais o mercado actual consome cerca de 300:000. As restantes 180:000 t, que constituem o limite das disponibilidades, têm de ser repartidas entre a queima numa central térmica e o emprego na siderurgia. Veremos adiante uma repartição possível.

Entre as matérias-primas de que dispomos contam-se cerca de 100:000 t de cinzas de pirite (subproduto da fabricação do ácido sulfúrico), das quais 90:000 se produzirão no Sul (Barreiro, Setúbal e Póvoa de Santa Iria) e as restantes 10:000 em Estarreja. É produto rico, com 60 por cento de ferro.

Se os fornos de cimento existentes no Sul, adaptados à produção de gusa Basset, trabalharem a bom preço, nada impede que se tratem aqui umas 50:000 t de cinzas de pirite da região, o que dará cerca de 30:000 t de gusa por ano com o trabalho de dois fornos. Esta gusa poderá ser em parte vendida como ferro de fundição, depois de devidamente corrigida, e o resto transportado para a acearia do Porto. Com a separação das duas

instalações (fabricação da gusa e do aço) perde-se o calor da gusa, que tem de ser refundida, mas ganha-se a economia no transporte, porque o peso se reduz a quase metade; e reduz-se também o transporte da gusa que ficar no Sul.

As empresas cimenteiras parecem interessadas por esta solução, que lhes aumenta a utilização dos fornos com pequeno consumo de combustível (cerca de 200 kg de pó de antracite e 400 kg de *fuel-oil* por tonelada de gusa, deduzido o consumo correspondente ao cimento e à energia (recuperada no calor dos gases), apenas com o inconveniente de parte do combustível ser estrangeiro.

Se lhes for possível — e tem-se afirmado que sim — assegurar a produção simultânea de boa gusa e bom cimento, oferecendo aquela a preço não superior ao que é corrente nos outros países, não se vê inconveniente em aceitar a solução.

Os fornos Basset estão tendo certa expansão pela Europa; recorda-se, porém, que há dez anos o forno Basset que trabalhou em Alhandra marchou com irregularidade e produziu a preço que foi aceitável por ser tempo de guerra, mas que seria neste momento impossível de manter; a técnica está hoje certamente melhorada.

Ficam pois a faltar 70 a 120:000 t de gusa a produzir no Norte. Duas soluções se podem encarar.

A primeira consiste em montar junto da acearia uma instalação electrossiderúrgica utilizando o baixo forno eléctrico e constituindo o leito de fusão com as cinzas de pirite de Estarreja e sobrantes do Sul, magnetite de Vila Cova e hematite de Moncorvo; haverá por certo que lhe juntar algum minério manganésífero do Alentejo a talvez minério da Orada para correcção do teor de sílica. Isto implicaria o consumo de 30 a 50:000 t por ano de antracites durienses e de 180 a 300 milhões de kilowatts-hora.

O conhecimento dos recursos dos nossos jazigos de ferro está suficientemente avançado para podermos lançar este programa sem surpresas; mas entende-se dever acrescentar que sobre as reservas de Vila Cova correm ainda hoje opiniões fortemente discordantes.

A segunda solução seria a de reduzir a potência da electrossiderurgia e montar-lhe ao lado um forno Krupp-Renn, especialmente destinado a tratar os minérios de Moncorvo mais pobres, visto ser instalação particularmente apta para receber minérios siliciosos; isto permitiria reduzir a carga deste minério no forno eléctrico, pelo menos da parcela mais pobre, o que reduziria o consumo de energia eléctrica. Embora haja um tipo deste forno para 200 t de minério em 24 horas (cerca de 30:000 t de lupas de ferro por ano), o certo é que os preços de custo que se obtêm

descem sensivelmente quando aumenta o tamanho da instalação, pelo que o tipo imediatamente superior, de capacidade dupla do primeiro, parece aconselhável. Ficaria para o forno eléctrico a produção do remanescente, isto é, 10:000 a 60:000 t de gusa, com o consumo de 25 a 150 milhões de kilowatts-hora por ano.

Comparadas estas duas soluções, parece que a segunda se avanta em interesse, porque a primeira exige um consumo de energia eléctrica que não se lhe pode garantir antes de 1959, data em que, de certeza, se pode ter uma central no Douro a dar-nos folga na produção de energia. Isto nos traria um atraso no arranque da siderurgia, que, se estiver livre desse obstáculo, podemos ter a trabalhar em pleno dentro de quatro anos. Acresce que o forno eléctrico exige certo cuidado na granulometria do carvão, não tolerando pó ou miúdos, o que aumenta o desperdício, só aproveitável para queimar.

Analisando a segunda solução, verifica-se que para a produção de 60:000 t de lupas de ferro se devem consumir 50 a 60:000 t de antracite, o que é mais do que o exigido pelo forno eléctrico para a mesma produção (cerca de 25:000 t de antracite); este inconveniente é porém contrabalançado pelo facto de se poder empregar qualquer tipo de carvão (pó, lamas, etc.), o que ajuda a resolver o problema das minas, sempre embaraçadas com a colocação destes resíduos, que uma central de apoio térmico não pode tomar o compromisso de consumir totalmente.

Esta solução do forno Krupp-Renn admite uma variante: montá-lo em Moncorvo. Teria assim a vantagem de constituir um interessante elemento de colonização interna no Alto Douro, que seria subtraído ao arrabalde do Porto; o seu afastamento da acearia não traz diminuição de rendimento, porque o forno Krupp-Renn não dá carga líquida cujo valor se utilize nem os seus gases têm valor industrial. Pelo que se refere aos transportes, a situação melhora, porque, sendo igual o peso a transportar, se oferece agora um tráfego compensado, que levaria carvão para cima e ferro para baixo em quantidades sensivelmente iguais, em vez do transporte de minério para o Porto com mais do dobro do peso de ferro. A montagem em Moncorvo embaratece pois o transporte; as castanhas pesam pouco.

Não se faz referência ao forno Humboldt, por se supor que ele não tem virtudes especiais para o nosso caso e por não ser uma solução industrial suficientemente provada. Só poderá ter interesse em fase futura.

A disponibilidade de carvões durienses adapta-se perfeitamente ao programa que fica esboçado. A produção de 30:000 t de gusa Basset exige (além do correspondente à produção de cimento) cerca de 18:000 t de

antracite, de que resultam, além do ferro, 15 milhões de kilowatts-hora no calor dos gases; o forno eléctrico, a produzir 60:000 t, consome 24:000 t de antracite; o forno Krupp-Renn consumirá 60:000 t; ficam 80:000 t para queimar, que darão 65 milhões de kilowatts-hora. O plano de consumo de carvão da bacia duriense não parece, pois, difficil de fazer para os próximos seis ou oito anos.

A instalação da laminagem e da acearia não levanta problemas, embora para esta última haja que escolher os processos para a afinação e para obter o ferro de fundição. Basta que técnicos idóneos executem um projecto e que uma administração o mande executar,

Pelo que se refere à fabricação de gusa, as instalações Basset e Krupp-Renn podem arrancar sem demora, simultaneamente com uma pequena produção de gusa eléctrica e até ao consumo de 30 a 50 milhões de kilowatts-hora não há dificuldade, porque este valor cabe na margem de aumento da produção de energia prevista para os próximos anos, se o programa de construção de centrais se mantiver no ritmo proposto.

O que fica dito é o resumo de certas ideias gerais donde não poderá afastar-se muito a solução inicial da siderurgia portuguesa. É certo que muitas questões de pormenor há ainda que analisar detidamente; mas nem a sua enunciação teria aqui cabimento nem esta Câmara se julga habilitada a fazê-lo com segurança. Se se começar já, com certo propósito de decisão, talvez em quatro anos se possa ver algum fruto; a electrossiderurgia em grande escala viria depois, quando houvesse energia suficiente, e ficaríamos habilitados, no futuro, a satisfazer o aumento das necessidades de gusa de acordo com os recursos disponíveis em cada época e o escalonamento dos preços de custo.

Julga a Câmara Corporativa que já se perdeu tempo demasiado a meditar na siderurgia e que já se estudou o que havia a estudar no campo das comissões oficiais. O que interessa é organizar uma empresa com certa posição do Estado, dar-lhe meios e um programa não muito apertado — e deixá-la trabalhar.

VI

Refinação de petróleos

Nenhuma objecção se levanta quanto à ampliação e modernização da refinaria de Cabo Ruivo. A secção de Electricidade e combustíveis emitiu um parecer subsidiário, favorável à obra proposta, ao qual nada se oferece acrescentar (V. anexo III).

Aduos azotados

Ninguém responsável, que se saiba, discorda do estabelecimento da indústria dos azotados no nosso país e do seu alargamento até à satisfação das necessidades nacionais. Mas alguns discordam da maneira como se estabeleceu, o que é normal e sucederá a todas as indústrias novas, e muitos se interessam pela forma como se alargará, o que só é desejável.

A secção de Electricidade e combustíveis emitiu parecer subsidiário (V. anexo III).

A circunstância de não haver à data outros recursos conhecidos para produzir hidrogénio e a fácil adaptação de tal fabrico ao uso da energia temporária das nossas quedas de água, então quase totalmente perdida, com excepção de uns magros 20 milhões de kilowatts-hora utilizados na fabricação do carboneto de cálcio, levaram a escolher a via electrolítica como 1.^a fase da indústria.

Concluída essa fase e chegados a um ponto em que as disponibilidades de energia não aconselham por agora o alargamento deste consumo (ressalvadas duas pequenas ampliações em curso), coincidindo com este facto o aparecimento providencial de novos recursos, que conduzem à fabricação de hidrogénio por via química (lignites de Rio Maior e gases de *cracking* da refinaria de Cabo Ruivo), afigura-se intuitivo que é para o aproveitamento destas fontes que se deve orientar o programa dos anos próximos, com exclusão de quaisquer matérias-primas de origem estrangeira não susceptíveis de conduzir a melhoria de preço. Estas matérias-primas (coque ou *fuel-oil*) têm outras aplicações úteis; as lignites e os gases talvez as não tenham com igual utilidade; e é na coordenação destes recursos e seus usos que reside a principal virtude das economias planificadas. Se se perde de vista este aspecto, perde o seu conteúdo a planificação.

A produção química de hidrogénio nas duas fábricas existentes (Estarreja e Alferrarede) equivaleria à dispersão em duas pequenas unidades, sem possibilidade de aproveitar os gases e com difícil aproveitamento das lignites; daí a sugestão, que esta Câmara defende, de aproveitar a relativa proximidade das duas fontes para instalar em posição intermédia uma só unidade de maior capacidade, para tratar simultaneamente lignites e gases, e servindo aquelas de equilíbrio a estas.

Como a Sociedade dos Aduos de Portugal, constituída pelo Estado para o estudo da aplicação da lignite de Rio Maior, compreende, além

deste, a União Fabril e brevemente o Amoníaco Português, proprietárias das duas fábricas de Estarreja e Alferrarede, tem sua defesa que a produção de amoníaco a partir de hidrogénio químico, em vez de estar dispersa pelas duas unidades, se concentre numa só fábrica pertencente às mesmas empresas. A essa fábrica caberia ainda, logo que se mostrasse aconselhável, a fabricação de nitratos.

O relatório do plano não é claro na forma como se exprime em relação ao aumento projectado; parece inferir-se que nele se encara a montagem dispersa; mas, pelo que fica dito, e sob reserva de dificuldades técnicas que se não enxergam, a Câmara Corporativa julga dever ser a montagem unitária o caminho para que deve orientar-se a indústria dos azotados nestes próximos anos, embora deixando previsto, para melhoria de utilização, o alargamento das duas instalações de electrólise, quando houver energia bastante — o que se espera suceda numa meia dúzia de anos se o programa de construção de centrais prosseguir como se prevê.

VIII

Folha-de-flandres

A indústria da folha-de-flandres tem sido, de todas as que se incluíram no quadro das indústrias-base inserto no relatório da proposta de lei de reorganização e fomento industrial de 1944, a que tem tido vida mais inclemente.

Criada por aclamação em 1942 no Instituto Português de Conservas de Peixe, em assembleia de industriais conserveiros, quando a folha escasseava; proposta a sua dissolução pouco depois de acabar a guerra, quando as dificuldades findaram; tendo passado anos de vida triste; tendo conhecido o sabor amargo das promessas que se não cumprem e dos contratos que se não respeitam — a indústria da folha-de-flandres tem vivido à beira da liquidação.

Como se lhe não bastassem as infelicidades internas, a indústria da folha de lata tem sido, de entre todas as suas irmãs, a que mais tem sentido em volta de si a descrença no seu futuro.

Mas parece não haver motivo para esta atitude. Já em 1941, quando se elaboraram as bases do estabelecimento da indústria, se teve como elementar precaução o inquirir das condições de vida de um estabelecimento fabril para produzir até 25:000 t de folha-de-flandres e, porventura, mais 5:000 t de chapa preta fina. Recentemente, como refere o relatório do

Plano, solicitou-se de uma entidade americana uma informação pormenorizada sobre o equipamento da fábrica e as possibilidades económicas da sua laboração; e nesse documento, apesar dos reparos que se fazem ao equipamento europeu adquirido pondo-o em confronto com material americano equivalente, confirma-se que nada se opõe à exploração da indústria em condições de permitir preço de custo normal.

O que poderá causar alguma apreensão é que o esquema actual da indústria compreende apenas a laminagem a frio e a estanhagem partindo de bobinas de chapa laminada a quente de origem estrangeira, ao passo que o programa inicial previa uma unidade mais completa partindo da sucata como matéria-prima.

Os prazos longos que às vezes se encontram na compra de ferro e os preços muito instáveis que vêm sendo praticados depois da guerra não dão completa tranquilidade quanto ao abastecimento de matéria-prima; mas não vale a pena exagerar uma situação transitória, visto que o estabelecimento da siderurgia portuguesa, embora não possa encarar de início o fabrico de chapa, resolverá oportunamente o problema.

A Câmara Corporativa é de parecer que a conclusão desta unidade, em termos de valorizar rapidamente, pela entrada em exploração, as despesas já feitas, merece inteiro aplauso, aconselhando-se, na medida do possível, a integração desta fábrica no programa da siderurgia, conforme foi dito no capítulo relativo a esta indústria.

IX

Celulose e papel

A inclusão no Plano da 2.^a fase da fábrica de celulose de Cacia, para a qual se prevê o dispêndio de 65:000 contos, apresenta-se tão lógica que não precisa de defesa.

Esta fábrica, quase concluída na sua 1.^a fase, que abrange as produções de pasta química, papel Kraft e papéis finos, deve entrar em exploração no meado do ano próximo e representa uma imobilização de 280:000 contos, dos quais já se despenderam 90 por cento.

O relatório do Plano contém os elementos estatísticos que permitem avaliar a importância do empreendimento.

Nota-se apenas haver um pouco de exagero na apreciação de que esta unidade industrial satisfará «na sua quase totalidade» as exigências de

matérias-primas da indústria do papel; são variados os tipos de pasta normalmente usados, e a fábrica não está equipada para os fazer todos. Não se andará longe da verdade afirmando que a fábrica de Cacia deve poder, de início, satisfazer um pouco mais de metade do consumo nacional de pasta de papel.

Quanto às condições de vida da indústria, não se levantam apreensões. Só se deseja lembrar quanto foi pena que esta unidade industrial, licenciada em 1942, só nos últimos quatro anos tivesse conseguido recursos financeiros para iniciar as obras; daí resultou não lhe ter sido possível aproveitar a oportunidade esplêndida de exportação que se ofereceu em 1951, quando se desencadeou em todo o Mundo a falta de celulose, que fez subir os preços para mais do dobro dos valores normais. Também lhe não foi possível chegar a tempo de manter a estabilidade no mercado interno; registre-se que o nosso preço médio de importação de pasta de papel foi nesse ano de 8.333\$ por tonelada, quando havia sido no ano anterior de 3.405\$.

x

Comunicações e transportes

1) Portos

Atinge 915:000 contos a verba consignada no Plano para obras nos portos do continente e ilhas adjacentes; três quartos desta importância cabem a Lisboa e Leixões, os dois grandes portos do continente.

As obras previstas são, na generalidade, a continuação do plano portuário de 1944, que, no entanto, não fica ainda concluído; para o porto de Lisboa são o seguimento do plano de 1946, que ficará ainda incompleto em 1958, embora em parcela reduzida (cerca de 10 por cento do total orçamentado).

Nada se oferece objectar a este seguimento de planos aprovados, que absorve 505:000 contos da verba agora atribuída; é certo que não foi possível contemplar todos os portos incluídos no plano de 1944 e ainda não concluídos, mas foram considerados, sem dúvida, aqueles em que se apresentam problemas mais instantes. Ficaram de fora Póvoa de Varzim, Setúbal, Sines, Vila Real de Santo António e Angra — a incluir certamente em futuro programa.

O Plano em apreciação inclui, no entanto, três obras de vulto não

previstas em planos anteriores: uma doca seca em Lisboa, uma bacia de rotação em prolongamento do porto comercial de Leixões e um cais acostável na margem esquerda do Douro.

A doca seca de Lisboa é uma obra reconhecida há muitos anos como indispensável, em vista do congestionamento das docas actuais e das pequenas dimensões de quase todas elas (três muito pequenas, uma de tamanho médio e só uma para navios acima de 4:000 ou 5:000 t). Quando se discutiu o plano de obras do porto de Lisboa em 1946, a secção de Transportes e turismo desta Câmara, no seu parecer subsidiário, propôs a inclusão desta doca, baseada nesse congestionamento e no tamanho dos novos navios, mas não conseguiu fazer vingar o seu ponto de vista. Agora, que o *Vera Cruz* vai limpar o fundo a Cádiz, parece que o brio nacional ajudou a resolver o problema.

Fixa o Plano em cerca de 220 m o comprimento da doca; julga-se de elementar prudência localizá-la de maneira que esta dimensão possa ser amanhã aumentada sem dificuldades técnicas nem gastos excessivos.

A nova doca e bacia de rotação em Leixões é a consequência inadiável do extraordinário aumento de tráfego que ali se tem registado; o cais acostável na margem esquerda do Douro é quase uma obra imposta pelo decoro nacional, tão confrangedora é a falta de instalações e equipamento no porto do Douro, onde todo o tráfego se faz pela maneira mais primitiva.

A Câmara Corporativa não regateia, pois, o seu aplauso ao programa portuário agora apresentado; só lhe fica a dúvida sobre se as obras previstas no porto do Funchal não deveriam ter sido executadas mais cedo, antes que se começasse a sentir a fuga da navegação em busca de portos de mais perfeito equipamento.

Observa-se, porém, que um programa satisfatório de obras no porto do Funchal é extremamente dispendioso.

Deseja-se ainda frisar, pela sua importância, a sugestão, contida no parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações, no sentido de se destinar a verba de 30:000 contos (a abater à dotação do porto de Lisboa, onde não causa redução que afecte o programa de trabalhos) para melhoramentos aos pequenos portos de cabotagem e pesca no continente e ilhas e para trabalhos preparatórios (ensaios laboratoriais ou outros) das futuras obras portuárias.

Vai junto o parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (V. anexo IV).

2) Aeroportos

Os aeroportos, instalações de recente data, estão, pela sua pouca idade, naturalmente sujeitos a uma evolução rápida. É por isso indispensável não afrouxar no cuidado constante de manter actualizadas todas as suas instalações, de forma a que ofereçam comodidade e segurança. Será a única forma de atrair o tráfego — ou de o não deixar fugir.

A Câmara Corporativa dá, pois, o seu acordo à inclusão dos aeroportos nas obras a beneficiar das verbas do Plano.

Verifica-se, porém, que o relatório em análise considera concluída a construção de infra-estruturas dos nossos principais aeroportos e encara apenas o complemento de instalações acessórias; por isso se deseja chamar a atenção para a necessidade de aumentar o comprimento de algumas pistas, indispensáveis aos novos aviões de jacto, e o interesse de melhorar o Aeroporto do Porto como alternante do de Lisboa.

A secção de Obras públicas e comunicações emitiu um parecer subsidiário (V. anexo VII).

3) Caminhos de ferro

A situação criada ao caminho de ferro, que, até há pouco mais de vinte anos, vivia em regime de quase exclusivo, tem aspectos de certo modo paradoxais: o automóvel faz ao caminho de ferro violenta concorrência mas não é capaz de o substituir. A via férrea, abalada na sua economia pelo desvio do tráfego mais rendoso (não se transportam minérios em camião), tendo deixado envelhecer e desactualizar as suas instalações, tendo porventura perdido a esperança de uma recuperação, mas não vendo possibilidade de suspender o serviço, bem pode aplicar a si os conhecidos versos da infanta D. Maria:

Ando perdida entre a gente
Nem morro nem tenho vida.

O caminho de ferro perdeu assim o carácter de uma actividade lucrativa (que, aliás, quase nunca foi), para ser um serviço público de transportes que o Estado precisa de manter em defesa da economia geral e do nosso bom nome de país civilizado, como mantém estradas ou portos, sem cuidar de fazer contas muito miúdas (algumas deverá fazer) ao seu rendimento directo. Ir fora disto é sair da realidade.

É por esta razão que a verba de 300:000 contos que o Plano consigna

aos caminhos de ferro se considera exígua. Mas, como é necessário ser prudente no ambicionar para ser seguro no realizar, procuremos aumentá-la o mínimo compatível com o eficiente.

Já no capítulo da energia eléctrica se justificou a necessidade de alargar a electrificação ferroviária, em 1.^a fase, às linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento, para o que devemos prever na pior hipótese a verba de 550:000 contos; mantenhamos para renovação da via e sinalização — necessidade fundamental de segurança — os 100:000 contos que estavam previstos; mantenhamos também a verba prevista de 100:000 contos para reequipamento, principalmente material circulante; e chegaremos assim ao mínimo que se pode gastar com proveito: 750:000 contos.

Segue junto o parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (V. anexo VII).

Ao falar na aquisição de material circulante não se pode passar em silêncio um aspecto de fomento industrial que lhe diz respeito. Tem sido regra que todo o material circulante (motor e rebocado) dos caminhos de ferro do continente e províncias ultramarinas se compre no estrangeiro. Nada há que dizer quanto a locomotivas, porque é muito cedo para pensar em as obter de fabricação nacional; mas nas carruagens e vagões dar-se-á uma prova de desinteresse pelo fomento da indústria se o grande volume de material que se projecta comprar não for a base do estabelecimento dessa nova actividade entre nós.

Não quer isso dizer que se deva seguir o caminho de autorizar este fabrico a todas as pequenas oficinas, mas, como é ideia que anda há muito tempo no espírito de algumas pessoas, é necessário seleccionar um industrial que tenha pensado no assunto (mal nos atrevemos a admitir dois), estimular o seu acordo com uma casa especializada estrangeira de primeiro plano e contratar a construção de todo o equipamento que se prevê adquirir nestes seis anos para o continente ou ultramar.

Este volume de construções, a executar em prazos convenientemente escalonados, seria um forte elemento de consolidação da nova indústria; e esta seria uma forma de real fomento, sem precisar de verba no Plano. O equipamento necessário caberia à vontade na mecânica corrente das ampliações industriais.

4) Marinha mercante

A renovação da marinha mercante foi, nos últimos anos, simultaneamente o mais silencioso e o mais espectacular dos acontecimentos no campo da vida económica.

Desde o facto, talvez inédito, de se ter lançado tão vasto programa à sombra de um despacho, até ao facto, este seguramente nunca visto, pelo menos depois do século XVI, de um navio português monopolizar os transportes entre Portugal e Brasil, a ponto de causar apreensões à navegação estrangeira; desde o que se passou na última guerra, em que se fretaram petroleiros estrangeiros, porque os não havia nacionais, a mais de 90 dólares por tonelada, e o que se passa presentemente, em que a marinha mercante portuguesa transporta centenas de milhares de toneladas ao serviço de outras nações — há um fundo de oportunidade, de necessidade satisfeita, que não dá lugar a dúvidas quanto à vantagem de completar o que tão bem começou.

O Plano prevê a construção de dois navios de passageiros para as carreiras de África (600:000 contos) e dois navios petroleiros (180:000 contos).

A necessidade de dois novos navios nas carreiras de África vem-se esboçando há muito tempo, em vista da afluência de passageiros, que esgota as lotações com alguns meses de antecedência, apesar de se terem transformado as cobertas provisoriamente em 3.^a classe suplementar — afluência que nada indica venha a enfraquecer de maneira muito sensível.

Pelo contrário, a construção dos dois petroleiros afigura-se um pouco antecipada em relação às necessidades de abastecimento do País ou, pelo menos, parece ter um grau de urgência inferior ao da maior parte das obras dotadas no Plano, visto que a frota petroleira existente (seis navios) assegura a importação de perto de 800:000 toneladas, número já superior ao consumo actual, que foi de 650:000 toneladas em 1951. Em nenhum outro sector do Plano se atinge esta satisfação.

Ter petroleiros em número bastante para fazerem outros fretes é, evidentemente, vantajoso como reserva e como fonte de receita; mas é uma aplicação de capital não obrigatória nem urgente, que foi decidida, e bem, para as condições particulares da empresa armadora antes da apresentação do Plano, mas que não se ajusta exactamente à doutrina deste de canalizar os rendimentos disponíveis, sobretudo naquelas actividades em que o Estado tem alguma ingerência, para as aplicações mais necessárias.

Os dois petroleiros teriam, pois, ficado bem fora do Plano. Dentro dele, como já estão encomendados, qualquer opinião sobre a oportunidade da sua compra é platónica — inconveniente de se darem pareceres sobre questões já decididas.

Junta-se o parecer subsidiário da secção de Transportes e turismo (V. anexo V).

5) Aviação civil

Tem perfeito cabimento no Plano que estamos apreciando a aviação civil. Embora as linhas cujo estabelecimento se prevê sejam já servidas pela aviação estrangeira, há princípios de soberania e necessidades de material e treino que não podem ser esquecidos.

Não tendo dado resultado o concurso de 1951, propõe-se o Governo organizar uma sociedade para concessionária destes serviços e consigna para isso no Plano a verba de 75:000 contos, que parece constituir, ao que se lê no relatório, a participação do Estado. Mas como esta verba é manifestamente inferior à imobilização total que a sociedade fará para assegurar o serviço concedido, e dado o carácter de Plano de investimentos que tem o diploma em apreciação, parece que teria sido preferível contar com verba mais avultada, inscrevendo como receita a participação particular na empresa. Contaremos para esse efeito 80:000 contos, porque se crê que a sociedade não poderá equipar-se convenientemente com menos de 150:000 contos — se não for mais.

Junta-se o parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (V. anexo VII).

6) Correios, telégrafos e telefones

O telefone é, sem dúvida, o serviço público que mais cresceu nos últimos quinze anos, sobretudo no tráfego regional e interurbano: de 6,7 milhões de chamadas em 1936 subiu a 27,5 milhões em 1951. Destes valores cabem cerca de metade aos C. T. T.

A prestação deste serviço implica, porém, enorme imobilização em instalações, embora com seguro rendimento; nos últimos quinze anos essa imobilização foi de 411:000 contos, a que se somaram mais 224:000 contos em outras instalações dos C. T. T. (telégrafo, edifícios e diversos). Apesar destas verbas avultadas, o número de novos telefones requisitados que ficam por montar no fim de cada ano já atingiu 15.000 e estava no ano findo em 8.500.

A procura crescente deste serviço pelo público mostra que o telefone é uma necessidade a que é indispensável dar satisfação. Por isso a Câmara Corporativa reconhece a utilidade da verba atribuída pelo Plano aos C. T. T. (400:000 contos, dos quais 320:000 para telefones), a que se deve somar o autofinanciamento, computado nos próximos seis anos em 300:000 contos. Apesar de tudo, prevê-se a insuficiência destas importâncias para satisfazer a estimativa das necessidades nos anos próximos.

A verba inscrita no Plano para este efeito presta-se, porém, ao mesmo comentário da que se inscreveu para a aviação civil; parece estar mais dentro dos objectivos do Plano indicar o investimento total, compreendendo o autofinanciamento, do que inscrever apenas a participação do Estado.

Junta-se o parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (V. anexo VII).

XI

Escolas técnicas

No parecer n.º 13, de Agosto de 1946, relativo à proposta de lei sobre a reforma do ensino técnico profissional teve esta Câmara a oportunidade de manifestar o apreço em que tem aquele ensino como elemento de valorização da gente e factor indispensável do progresso económico.

Nesse parecer se defendeu a necessidade de intensificar este ensino pela criação de novas escolas industriais e comerciais e se analisaram as razões que levam à pequena difusão do seu ramo agrícola, concluindo-se, aliás de acordo com a proposta, que mais útil seria desenvolver o ensino de aperfeiçoamento em ramos limitados da técnica agrícola, ensino móvel e desprendido de certas preocupações pedagógicas de preparação teórica, do que criar escolas agrícolas de tipo clássico, que a população rural não compreende e não frequenta. Por este motivo, apenas se previu a criação de duas destas escolas além das duas existentes.

É por isso que, ao falar-se atrás na assistência agrária do Estado, se lembrou o ensino agrícola feito como complemento dessa assistência — o que já hoje se pratica, embora em escala muito limitada; e é ainda na mesma orientação que a Câmara se regozija por ver em marcha o programa de construção de novas escolas industriais e comerciais.

Após a publicação da Lei n.º 2.025, que reorganizou este ensino, elaborou-se um programa de construção de escolas técnicas que, depois de algumas modificações, ficou abrangendo vinte e três edifícios novos e sete adaptações em edifícios já existentes.

Tem estado esse programa em marcha, e dele se concluíram quatro edifícios novos e uma adaptação; não se vê, por isso, que o prosseguimento de obra tão útil necessite de alinhar entre os capítulos do presente Plano, dado que não alinham aí outros edifícios ou obras públicas sem reproduti-

vidade directa, mas que com igual legitimidade lá poderiam figurar (escolas de outros ramos, sobretudo primárias, pontes e estradas).

Ter-se-ia compreendido melhor a inclusão desta rubrica no Plano se se tivesse encarado um campo mais vasto do ensino técnico, quanto aos seus diversos ramos e quanto às suas necessidades além dos edifícios, dando a estes serviços um desafogo que hoje não têm.

Sobretudo o ensino elementar agrícola, tão necessário e tão deficiente, apesar de sobre ele se terem debruçado pessoas de real mérito, bem merecia a protecção generosa de um Plano de Fomento disposto a atacar de frente esse difícil e momentoso problema, embora correndo o risco de ficar vencido ou de não ter uma vitória nítida. A derrota não é desonra; fugir ao combate é pior.

Em paralelo com o ensino, seria tempo de olhar atentamente a investigação; o fundo de empirismo em que vivem as nossas actividades industriais ou agrícolas, quando a indústria e a agricultura se tornam mais e mais ciência aplicada, e a necessidade de estudar problemas específicos nossos, que a investigação estrangeira não abraça, apontam-nos o caminho, que alguns não vêem porque investigar é caminhar no escuro. Mas a luz vem depois das trevas; já assim foi no princípio do Mundo. Pensar que a investigação é um luxo caro da inteligência é ter as ideias atrasadas um século.

É por isso que a Câmara Corporativa, ao tratar da assistência à agricultura e da modernização da indústria, se referiu aos centros de investigação; e é ainda por isso que lhe teria sido grato ver o assunto tratado com generalidade no Plano em discussão.

Temos entre nós um exemplo de actualidade: o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, nascido modestamente há uma dúzia de anos numa cave do Instituto Superior Técnico, é agora um centro valioso de investigação e estudo; o que lá se faz hoje, ou se fazia no estrangeiro ou, mais frequentemente, não se fazia em parte nenhuma; seguia-se a rotina ou confiava-se excessivamente nas deduções teóricas.

O programa que se ambicionaria não foi proposto, e não pode esta Câmara esboçá-lo nos curtos dias em que dificilmente escreve os seus pareceres; mas, na sua falta, nada se objecta à inclusão das escolas técnicas nos termos em que as propõe o Plano. A verba que lhes é atribuída (200:000 contos) permitirá, pelo que se presume, que o volume de obras seja até ligeiramente aumentado em relação à previsão inicial.

Junta-se o parecer subsidiário da secção de Obras públicas e comunicações (V. anexo VI).

Financiamento do plano

Ao passar em revista os programas de trabalho em cada um dos capítulos do Plano, fez a Câmara Corporativa alguns comentários ao valor dos investimentos respectivos, justificando para uns a necessidade de aumentar as verbas e fazendo para outros a recomendação de que o fossem. Mostrou-se ainda que em alguns casos (aviação civil e C. T. T.) não foram contadas nos investimentos certas verbas complementares, e que tira homogeneidade ao cômputo dos encargos a cobrir à sombra do Plano.

Para fácil apreciação do assunto, no que se refere ao continente e ilhas, se elaborou o quadro seguinte, onde se resumem os valores dos investimentos que constam do Plano e as alterações propostas pela Câmara Corporativa.

Investimentos no continente e ilhas

(Milhares de contos)

Natureza do investimento	Verba inscrita no Plano	Aumento proposto pela Câmara Corporativa			Total	
		Neces-sário	Recomen-dado	Financia-mento comple-mentar não ex-plicito no Plano		
1) Agricultura:						
Hidráulica agrícola	496	—	200	—	696	1:590
Povoamento florestal	464	—	—	—	464	
Colonização interna	330	— 100	—	—	230	
Assistência agrária	(a)	—	200	—	200	
2) Electricidade:						
Produção hidráulica	1:590	840	—	—	2:430	3:240
Apoio térmico	200	— 30	—	—	170	
Transporte	200	—	—	—	200	
Distribuição	440	—	—	—	440	
3) Indústria:						
Minas	(a)	—	—	—	—	1:160
Siderurgia	250	50	—	—	300	
Refinação de petróleo	280	—	—	—	280	
Outras indústrias novas	350	30	—	—	380	
Modernização de indústrias ...	—	—	200	—	200	
A transportar	4:600	790	600	—	—	5:990

Natureza do investimento	Verba inscrita no Plano	Aumento proposto pela Câmara Corporativa			Total	
		Necessário	Recomendado	Financiamento complementar não explícito no Plano		
<i>Transporte</i>	4:600	790	600	—	—	5:990
4) Comunicações e transportes:						
Portos	915	—	—	—	915	
Aeroportos	70	—	—	—	70	
Caminhos de ferro	300	450	—	—	750	
Marinha mercante	780	—	—	—	780	
Aviação civil	75	—	—	80	155	
Correios, telégrafos e telefones	400	—	—	300	700	3:370
5) Escolas técnicas	200	—	—	—	—	200
6) Crédito ultramarino	160	—	—	—	—	160
<i>Totais</i>	7:500	1:240	600	380		9:720

(a) A cobrir pelas dotações ordinárias do orçamento do Estado.

Revela este quadro um aumento de despesa de 2:220 milhares de contos, dos quais:

380 milhares de contos correspondem ao autofinanciamento dos C. T. T. e ao financiamento particular da aviação civil, não contados no Plano; embora para esta seja difícil prever, neste momento, a origem do dinheiro, o que não permite assegurar que ele será independente das fontes já consideradas, o certo é que se julga preferível contar aqui com ele, porque não se afecta o equilíbrio do Plano e tem-se uma verba total mais próxima da realidade.

600 milhares de contos correspondem a verbas simplesmente recomendadas, a cobrir até ao limite do excedente dos meios de financiamento, e para as quais se não considera obrigatório achar cobertura na previsão inicial.

Fica, pois, um aumento de encargos, em relação à previsão do Plano, de 1:240 milhares de contos.

Antes de prosseguir, deseja-se fazer notar que um plano desta envergadura, em que a avaliação exacta dos recursos é contingente e obriga, portanto, a um cálculo que, para ser seguro, é excessivamente prudente,

justifica a existência de despesas não consideradas obrigatórias, que ficam como suplentes, com prioridade para aplicação do excedente de fundos que vier a encontrar-se além da previsão.

Por outro lado, um plano faz-se na presunção de marcha normal da vida económica e não a contar com anos de perturbação, o que conduziria a estimativas que seriam muito seguras mas seriam também desencorajantes por muito modestas; há que manter um meio termo entre o caso favorável de se encontrar excesso de recursos e o caso desfavorável de se chegar à sua carência — caso em que se confessa humildemente que os factos nos foram adversos e superiores a nós.

Analisando as previsões do Plano quanto à origem dos fundos necessários, reconhece-se à primeira vista a prudência com que estão feitas. O parecer subsidiário da secção de Crédito e previdência o põe a claro (V. anexo VII).

Começemos pela participação das caixas de previdência, onde parece que a segurança das previsões atinge o ponto mais alto. Pelos números do parecer subsidiário, que já contém as suas margens de segurança, pode computar-se em 3:700 milhares de contos a importância disponível para investimento nos seis anos do Plano; se mantivermos o investimento em títulos do Estado, fixado para 1951 em 250:000 contos, poderemos adoptar a seguinte repartição final:

	Milhares de contos
Investimentos do Plano	1:900
Títulos do Estado	1:500
Imóveis	300
	<hr/>
	3:700
	<hr/>

São 500:000 contos a mais como recursos do Plano.

Há em resultado destas estimativas, como no próprio relatório do Plano se reconhece em mais de um ponto, a necessidade de reduzir o ritmo da construção urbana; a Câmara Corporativa, não se julgando habilitada a propor uma solução que o evite, só lembra a vantagem de o fazer no limite do indispensável, porque a construção urbana movimentou muitos materiais e muitos salários — e não estamos em condições de poder afirmar que não há crise de habitação em Portugal.

O parecer subsidiário computa em 113:000 contos (o Plano prevê 150:000) a importância com que as reservas das companhias de seguros

poderão participar no financiamento do programa em estudo, partindo de uma demorada avaliação dessas reservas e da consideração das médias, até agora verificadas, da sua distribuição pelas diversas espécies de investimentos. Mas o próprio parecer enumera meios de estimular o emprego dessas reservas em aplicações que interessem ao Plano; e o Governo encontrará certamente maneira de intensificar esta corrente sem deixar de manter às administrações a plena liberdade de escolha. Alcançar os 150:000 contos afigura-se tarefa possível.

Se analisarmos as verbas previstas por autofinanciamento das empresas eléctricas, encontraremos que a situação é mais favorável do que aquela que o Plano aponta.

Em primeiro lugar, consideram-se apenas as hidroeléctricas do Zêzere e do Cávado e não se considerou a Companhia Nacional de Electricidade, que é susceptível de dar mais do que qualquer daquelas. De facto, aquelas empresas têm no seu equipamento as duas barragens de Castelo do Bode e Venda Nova, grandes no tamanho e no custo, mas que não são úteis para o objectivo que neste momento nos interessa, porque não contribuem para os fundos de reintegração, visto não serem reintegradas, segundo a letra dos cadernos de encargos, por não terem depreciação sensível durante o prazo da concessão.

A Companhia Nacional de Electricidade, pelo contrário, precisamente porque não tem barragens, possui nesta data maior volume de material a reintegrar do que qualquer das duas hidroeléctricas, pelo que a sua participação no programa de obras no futuro, contando já com o ano de 1952, será da ordem de 70:000 contos.

Por outro lado, dentro dos seis anos do Plano novas instalações entrarão em serviço e alimentarão com as suas receitas os referidos fundos; e disto se infere que até ao fim do ano de 1958 o valor do autofinanciamento das três empresas não será inferior a 200:000 contos. Há, pois, um excesso de 110:000 contos sobre a previsão.

Acresce ainda que, no referente à distribuição e excluída a electrificação de Trás-os-Montes, Baixo Alentejo e Algarve, que não se sabe ainda por quem será feita, as restantes obras são evidentemente executadas pelos actuais exploradores das redes (empresas de distribuição ou serviços municipalizados), embora com a comparticipação do Estado. Não define o Plano como essa participação é efectuada; mas, se admitirmos o regime estabelecido na Lei n.º 2.002, e não se poderá andar muito longe dele, temos de aceitar que os exploradores das redes devem cobrir por si (na generalidade pelos seus fundos e só em parte pelo recurso ao crédito), pelo menos, metade da despesa a efectuar. Como essa despesa está prevista em

330:000 contos, considera-se prudente admitir que a participação daqueles fundos (exclui-se o recurso ao crédito, para não interferir com outras fontes de receita) não andar­á abaixo de 120:000 contos.

Importa ainda referir que para as obras das centrais de Salamonde e de Caniçada as caixas de previdência e a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência contribuíram já com a verba de 34:000 contos, independentemente da participação de 200:000 contos do Fundo de Fomento Nacional, já escriturada nas contas do Plano.

Finalmente, a verba atribuída aos caminhos de ferro é susceptível, com grande probabilidade, como se explicou no parecer subsidiário sobre energia eléctrica, de sofrer uma redução de 150:000 contos se se vier a adoptar a tracção eléctrica monofásica.

Sem querer falar de outros afluxos de algum vulto (por exemplo, a participação da própria indústria no programa de modernização aconselhado), pode fazer-se do exposto o seguinte resumo:

		Milhares de contos
Excesso de encargos previsto		1:240
A deduzir por aumento de receita:		
Autofinanciamento das em- presas eléctricas	230	
Aumento da participação das caixas de previdência.....	500	
Já despendidos por conta ...	30	
	760	
A deduzir por provável re- dução de encargos nos ca- minhos de ferro	150	
	910	
<i>Faltam</i>		330

Se agora reflectirmos em que a participação do orçamento do Estado, pela segurança com que está calculada, tanto pode ser de 2.450:000 contos como isto mais 13 por cento, teremos encontrado cobertura para os encargos previstos.

Se pensarmos, finalmente, em que a parcela atribuída ao crédito externo (1.200:000 contos) se afigura susceptível de ser aumentada de maneira apreciável, sem que se afecte o nosso prestígio ou independência, porque não se vê quebra de prestígio em recorrer ao estrangeiro para operações desta natureza, quando há a intenção e a possibilidade de pagar pontualmente o que se deve; se pensarmos em que algumas das obras consideradas são pronta e seguramente remuneradoras, dando a mais sólida garantia de solvência que é possível obter nas oscilações da vida económica, porque são serviços públicos indispensáveis (por exemplo, electricidade e telefones), fica-nos uma sensação de tranquilidade perante o quadro de investimentos que atrás se propôs e a confiança de que estão dentro das possibilidades as verbas apenas recomendadas.

E a Câmara Corporativa tem a certeza de que aqueles que fizeram em 1959 o balanço de tão grande obra hão-de reconhecer que estes números foram excedidos.

III

Conclusões

Em conclusão, a Câmara Corporativa, dando a sua aprovação ao Plano de Fomento com as alterações que foram propostas e lembrando que, independentemente de algumas alterações de verbas coligidas no quadro do capítulo XIII deste parecer, se sugerem variantes de aplicação em certos casos (produção hidráulica, azotados, portos e aeroportos), propõe as seguintes alterações ao texto da proposta de lei destinada a dar execução ao Plano, nas bases que se referem ao continente e ilhas adjacentes:

BASE I

Nada a observar, com ressalva das emendas a introduzir no mapa n.º 1, de acordo com as alterações propostas.

BASE II

Parece preferível que o texto do n.º 3.º comece pelas palavras «promover o investimento», em substituição da palavra «investir», por se tratar de fundos que não são do Estado.

É delicada a missão a que se refere o n.º 5.º; o desejo de tornar disponíveis para o Plano capitais que se orientam noutra sentida precisa ser prudentemente comandado; o Plano tem peso na economia portuguesa, mas não substitui a marcha normal dessa economia, que continua a ter as suas exigências, e poderia causar perturbações consideráveis um critério demasiadamente polarizado que considerasse tudo que está no Plano como tendo preferência sobre tudo que lá não está.

Não se propõe alteração ao texto deste n.º 5.º porque, qualquer que ela seja, a acção prática dependerá sempre do bom critério de quem decidir. A matéria é em parte da competência do Conselho Económico (n.º 5.º do n.º 2 da base III), o que só tem vantagem.

BASE III

A criação do Conselho Económico e a definição das suas atribuições afiguram-se adequadas ao fim em vista: criar um órgão superior colectivo para a fixação de directivas gerais na execução do Plano.

Mas pareceu à Câmara Corporativa que falta alguma coisa para a boa coordenação dos vários sectores considerados, dependentes de diversos Ministérios e, dentro de cada um, de diversos serviços. Em todos os países em que se põem em execução empreendimentos desta ordem cria-se um órgão, que é essencialmente uma pessoa com alguns auxiliares, que centraliza as informações e estatísticas das repartições do Estado sobre o andamento dos trabalhos relativos ao Plano, corrige ou esclarece pequenos desacertos que sempre se verificam, transmite as instruções ou decisões do órgão superior, se existe (neste caso o Conselho Económico), e informa este da posição geral dos vários problemas inerentes.

Este serviço, a criar-se, tem de ser estudado em pormenor na sua orgânica e nas suas relações com os outros serviços do Estado; por isso a Câmara Corporativa limita-se a lembrar este assunto, sem propor concretamente qualquer texto que lhe diga respeito.

O texto do n.º 1.º do n.º 2 destina-se a dar certa elasticidade na execução das obras compreendidas nas designações genéricas do Plano, o que exclui as obras individualmente especificadas, que têm assim certo carácter obrigatório, dentro, evidentemente, dos recursos disponíveis. Há, pois, diferença sensível em relação ao que estabelece a base VII quanto ao ultramar; mas a Câmara Corporativa, tendo em conta a maior experiência e maiores facilidades na execução de obras no continente e ilhas, concorda plenamente com a prudente diferença de posição.

BASE IV

À lista das funções que ao Governo compete exercer para execução do Plano de Fomento deverá acrescentar-se um n.º 6.º, assim redigido:

Publicar os diplomas legais necessários à execução do Plano, tais como os destinados à aprovação de cadernos de encargos de concessões, modernização de indústrias ou outros.

No n.º 4.º a palavra «independentemente» seria, com vantagem para o sentido, substituída pela expressão «sem embargo».

BASE V

Nada a observar.

BASE VI

O n.º 2 desta base levanta algumas dúvidas. Em primeiro lugar, o estabelecer que a revisão dos regimes jurídicos da rega, da colonização interna e da electricidade precederá o lançamento de novos empreendimentos é doutrina que esta Câmara considera arriscada. A experiência mostra, por muitos exemplos, que a definição destes regimes é extremamente demorada, pela delicadeza e importância dos assuntos, pelas muitas consultas que convém fazer, pelas dúvidas que se levantam do choque de opiniões contrárias e que levam muito tempo a amadurecer. Para mais, trata-se de três regimes diferentes a publicar pelo mesmo Ministério.

A Câmara Corporativa entende que nada impede de começar as obras que tiverem urgência (e é o que se tem feito sempre), ao mesmo tempo que os novos regimes jurídicos se vão estudando, para serem publicados sem pressa quando estiverem convenientemente sazoados. Proceder ao contrário é abrir o caminho a longas demoras, o que se reputa antagónico da ideia-base de fazer um plano para se cumprir dentro do prazo.

Por outro lado, sabe-se o que se pretende com a revisão dos regimes jurídicos da rega e da colonização interna; são assuntos a que se referem este parecer e mais pormenorizadamente, os pareceres subsidiários respectivos. Mas desconhece-se o que significa a revisão do regime jurídico da electrificação. Não se sabe se diz respeito à produção, ao transporte, à distribuição ou ao conjunto, nem se sabe em que consiste, porque o relatório do Plano não lhe faz referência.

O regime jurídico presente é o definido na Lei n.º 2.002, a que esta Câmara deu o seu acordo e sobre o qual não tem razões para retroceder; não pode, por isso, dar o seu voto a que se altere o regime estabelecido sem serem esclarecidos o conteúdo das alterações e as razões que o justificam.

Pelo exposto, a Câmara Corporativa propõe para texto do n.º 2 da base VI a redacção seguinte:

Será revisto o regime jurídico em vigor, incluindo as condições de financiamento, relativamente à exploração das obras de rega e à colonização interna.

Quanto ao n.º 4 desta base, afigura-se de modesto relevo para merecer referência especial a defesa do arvoredos e o povoamento dos terrenos aptos.

Parece que o texto deste número poderia ser vantajosamente substituído por outro mais geral, por exemplo o seguinte:

O Governo procurará conseguir o melhor rendimento da produção nos domínios industrial e agrícola, criando, sempre que possível, condições favoráveis a essa produção e promovendo o aperfeiçoamento de todos os factores acessórios, tais como regime do crédito, modernização de equipamentos, defesa dos terrenos contra a erosão e defesa dos arvoredos.

Palácio de S. Bento, 19 de Novembro de 1952.

Ezequiel de Campos (Desde *A Conservação da Riqueza Nacional*, há quarenta anos, julgo absolutamente necessário que se defina *precisamente* a solução de algumas tarefas essenciais: na agricultura, a defesa da erosão, o aumento da fertilidade da terra, a ampliação da rega pela máxima superfície, a arborização de todos os terrenos de destino florestal do domínio público e particulares; na indústria, poupar o enxofre, gastando-o apenas na produção de artigos absolutamente insubstituíveis ou indispensáveis, e economizar os combustíveis minerais, recorrendo-se à energia hidroelétrica mediante a realização oportuna do melhor conjunto de aproveitamentos hidráulicos, a definir sem demora; fazer siderurgia pelos melhores processos relativamente às nossas

reservas de minérios de ferro e de combustíveis minerais, começando-se imediatamente a produção anual de 20:000 a 30:000 t de gusa de fundição em forno eléctrico pela magnetite de Vila Cova... e assegurarmos o destino venturoso para o ultramar da gente que não podemos colocar no melhor povoamento da terra do continente e das ilhas).

Fernando Emygdio da Silva.

Luís Supico Pinto.

Afonso de Mello Pinto Veloso.

António Passos Oliveira Valença.

Eduardo Arantes e Oliveira.

Luís Quartin Graça.

Albano Rodrigues de Oliveira,

José do Nascimento Ferreira Dias Júnior, relator.